

АЛЕКСАНДРА ИЛИЈЕВСКИ

ПРИЛОГ ПРОУЧАВАЊУ АРХИТЕКТУРЕ И ИДЕОЛОГИЈЕ МОСТА ВИТЕШКОГ КРАЉА АЛЕКСАНДРА ПРВОГ УЈЕДИНИТЕЉА У БЕОГРАДУ

Сажетак: Мост витешког краља Александра Првог Ујединитеља подигнут је преко реке Саве у периоду 1929–1934. године и представљао је највећи утилитарни објект у Београду. Као такав, није био посматран само као локални оријентир и спона између престонице и Земуна већ као симбол економског развоја и технолошког напретка целе Краљевине Југославије. За савремени висећи мост била је предвиђена историјска матрица коју су чинили пилони архитекте Николаја Краснова и првобитно предвиђена тријумфална капија, убрзо замењена фигурама четири лава. Касније је ипак одабран пројекат коњаничких скулптура историјских владара – цара Душана, краља Томислава, Твртка Првог Котроманића и Петра Првог Карађорђевића – који је израдио Иван Мештровић. Расправе о архитектонским, естетским и идеолошким аспектима моста, у којима су учествовали инжењери, архитекти, уметници, новинари и други заинтересовани стручњаци, пратиле су ток изградње. Испитивање пуног контекста његове архитектуре открива постојање идеолошких концепција које су се одражавале на шире сфере политике, културе и друштва.

Кључне речи: архитектура, идеологија, Београд, Мост витешког краља Александра Првог Ујединитеља, Земунски мост, Александар Први Карађорђевић, Николај Краснов, Иван Мештровић, Ристо Стијовић, Петар Палавичини

Abstract: The Bridge of Chivalric King Alexander I the Unifier across the Sava river was built in 1929–34 and was the largest utilitarian structure in Belgrade at the time. As such, it was seen not only as a local landmark and a link between Belgrade and Zemun, but also as a symbol of the economic growth and technological progress of the whole Kingdom of Yugoslavia. The modern suspension bridge was to be set into a historical matrix embodied in the piers designed by the architect Nikolai Krasnov and the initially planned triumphal arch, subsequently replaced by four lion statues and, eventually, by Ivan Meštrović's equestrian statues of emperor Dušan and kings Tomislav, Tvrtko I Kotromanić and Peter I Karadjordjević. The bridge construction was taking place amidst a debate over its architectural, aesthetic and ideological aspects, and involved engineers, architects, visual artists, journalists, and other experts. The study of the overall context of its architecture reveals the concepts of ideology which had a bearing on broader spheres of politics, culture and society.

Keywords: architecture, ideology, Belgrade, Bridge of Chivalric King Alexander I the Unifier, Zemun Bridge, Alexander I Karadjordjević, Nikolai Krasnov, Ivan Meštrović, Risto Stijović, Petar Pallavicini

Мост витешког краља Александра Првог Ујединитеља преко Саве¹ (1929–1934), познат и под именом Земунски мост (сл. 1), био је први висећи мост у Краљевини Југославији. Остварио је директну саобраћајну везу између престонице и Земуна и био најзначајнија карика за планско ширење Београда на леву обалу Саве, што је представљало један од урбанистичких приоритета у периоду између два светска рата.² Други, шири контекст подизања овог моста био је комплекснији и идеолошке природе, која се, између осталог, огледала у симболичном спајању уједињеног југословенског народа вековима раздвојеног границом реке Саве.

Конкурс за пројекат моста и приступне путеве Министарство грађевина расписало је у мају 1929. године,

с роком подношења понуда до 15. јула.³ Према веома детаљним захтевима конкурса, мост би служио за трамвајски, колски и пешачки саобраћај. Одређено је да мост буде гвозден, а вијадукти гвоздени или армирано-бетонски. Стубови би морали бити обложени каменом. Облик и систем моста нису били прецизирани, већ је мост требало прилагодити околини, узимајући у обзир естетски утисак погледа на град. Због подизања моста на самом пристаништу, било је предвиђено да се река премости једним отвором распона 255 м. Ширина коловоза требало би да буде 12 м, пешачких стаза по 3 м са обе стране а трамвајске шине би се налазиле поред тротоара.⁴ Непуних годину дана касније београдска штампа је објавила да ће мост носити име краља Александра

Сл. 1.
*Мост вишешкої
 краља Александра
 Првої Ујединиїєља
 преко Саве у Београду
 (1929–1934)*



Првог Карађорђевића, као и резултате конкурса по којима ће пилоне и прилазе мосту градити француско грађевинско друштво „Батињол“ (La Société de construction des Batignolles) из Париза,⁵ док ће немачка фирма „Гутехофнунгсхуте“ (Gutehoffnungshütte) из Оберхаузена⁶ бити задужена за гвоздену конструкцију. Мост ће бити ланчан, дугачак 457 метара. Истовремено је планирана изградња модерног пута до Земунa, а рок за изградњу био је 38 месеци од дана потписивања уговора.⁷

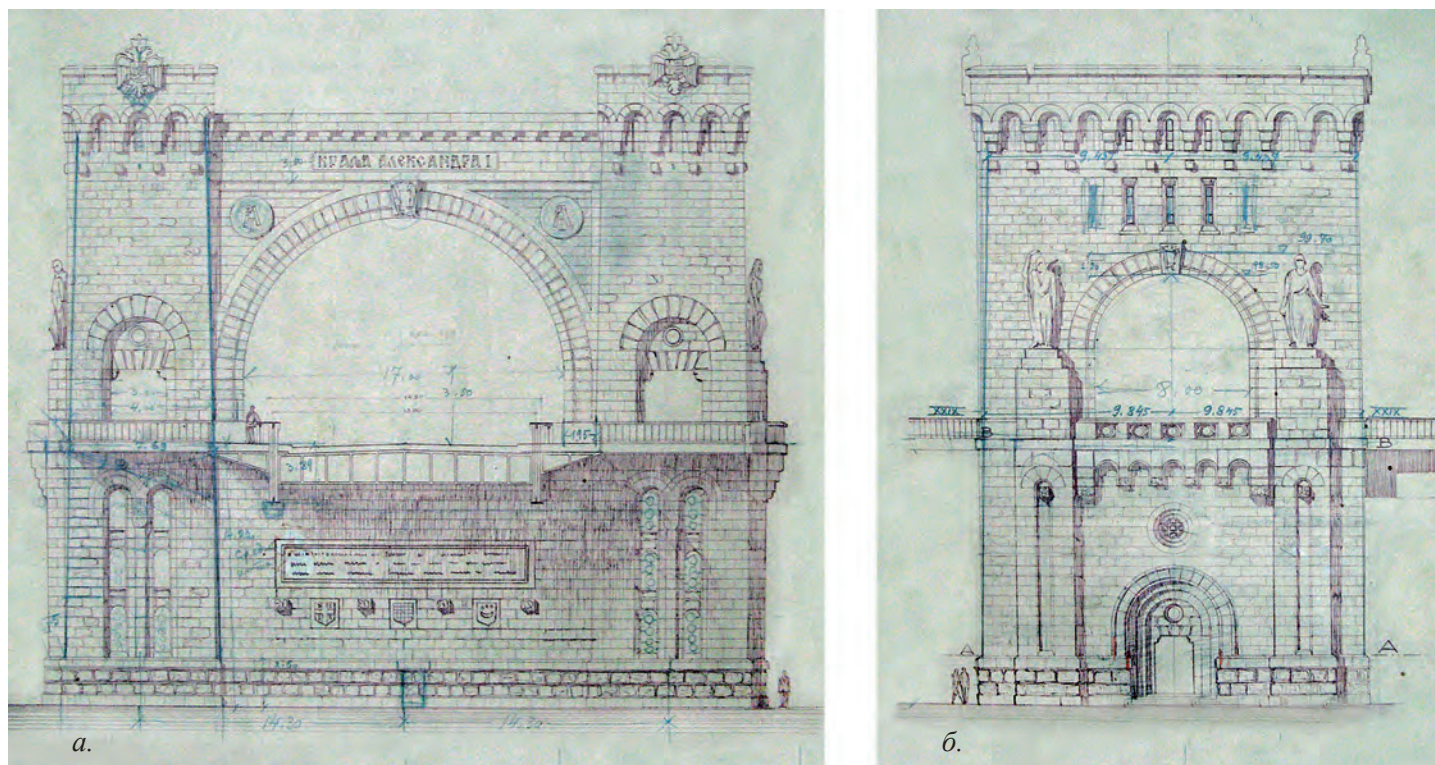
Пројекат пилоне 2, 4, и 5 за „Батињол“ министар грађевина је мимо конкурса поверио архитекти Николају Петровићу Краснову,⁸ афирмисаном руском градиатељу запосленом у архитектонском одељењу поменутог министарства. Архитект Краснов је, поштујући захтеве конкурса, пилоне обложио тесаником с необрађеним лицем и украсио их мешавином византијских и романичких облика. Било је предвиђено да се на улазу на мост, на десној обали Саве, изгради тријумфална капија (сл. 2).⁹ Дневна штампа и даље је упознавала јавност с током радова на мосту. Тако се могло сазнати да ће мост имати два пилоне висине 35 метара, кроз које пролазе главни каблови, да је на градилишту радило од 500 до 800 радника, осам стручних инжењера, и да је радовима руководио главни инжењер Доминик Гасталди, *познавши француски сиручњак за грађење мостова*.¹⁰

Када је Немачка изненада прекинула издавање репарација, радови су 1932. године били доведени у питање јер је немачка фирма обуставила набавку гвоздене конструкције. Крајем децембра, Влада Краљевине је постигла договор с Берлином да наша држава остатак исплати у року од 20 година ануитетима или аграрним производима.¹¹

Скулптуре лавова

Архитект Краснов је израдио већи број скица, јер се у међувремену одустало од подизања тријумфалне капије на почетку моста. Разрађујући масе пилоне, трагао је за најприкладнијом формом декорације моста. На крају се дошло до скулптуралног решења које су чиниле четири стојеће фигуре лава за пилон бр. 4, симетрично распоређене (сл. 3, 4).¹² За скулптуре лавова од беловодског камена – високе четири метра, дугачке пет метара и широке два метра – био је расписан ужи конкурс. При Министарству грађевина је основана комисија за избор скулптура, коју су чинили вајар Ђорђе Јовановић, архитекти Николај Краснов и Петар Поповић.¹³ „Батињол“ је послао комисији на оцењивање радове вајара Драгомира Арамбашића и архитекте Романа Верховског. У октобру 1932. године комисија је прегледала приспеле радове и донела закључак да лав

ПРИЛОГ ПРОУЧАВАЊУ АРХИТЕКТУРЕ И ИДЕОЛОГИЈЕ МОСТА
ВИТЕШКОГ КРАЉА АЛЕКСАНДРА ПРВОГ УЈЕДИНИТЕЉА У БЕОГРАДУ

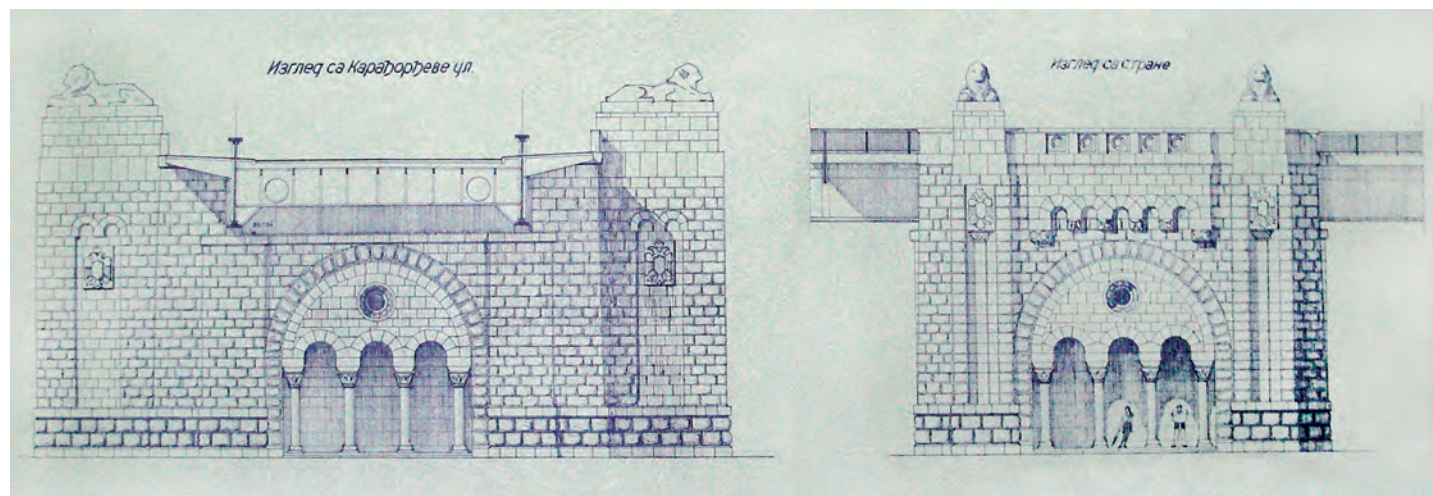


Сл. 2. Мост витешког краља Александра Првог Ујединитеља, Првобитни идејни пројекат за пилон бр. 4 са шпирумфалном капијом, а. изглед сирега, б. изглед са стране, 8. 8. 1930. године (Архив Југославије)

из естетских разлога не може да буде у стојећем ставу, већ на предњим ногама, чиме би маса лава била спојена с масом пилона.¹⁴ Арамбашићев рад није задовољавао наведене захтеве јер је фигура лава била стојећа с три лавића. Цртеж Верховског је оцењен као добар, али је лав био сувише сличан чувеном Белфорском лаву Фредерика Огиста Бартолдија (Frédéric Auguste Bartholdi). На основу оцењених радова, комисија је закључила да би требало начинити нове скице које задовољавају идеју пројекта и пре свега представљају оригинално дело.¹⁵ Поводом новог конкурса, Ђорђе Јовановић је написао Краснову писмо у којем га је обавестио да је „Батињол“ по други пут комисији поднео скице истих двају уметника, иако је он чуо да се на конкурс јавило више њих. Сматрао је новонасталу ситуацију неправедном и неоправданом одбивши да искаже своје мишљење.¹⁶ У изјави коју је дао за дневни лист *Политика* Јовановић је потврдио да комисији нису били предати сви приспели конкурсни радови, наводећи том приликом имена вајара Риста Стијовића и Петра Палавичинија (сл. 5, 6).¹⁷

Скандалозан поступак „Батињола“ запрепастио је јавност, тако да су у *Политици* почетком марта 1933. године изашли чланци који откривају да је управо главни инжењер Доменик Гасталди задржао радове Стијовића и Палавичинија, чија је цена била нижа.¹⁸ Новине су

пренеле Стијовићеву рачуницу да је за материјал, награду и постављање сва четири лава на пилоне њему било потребно 650.000 динара, док је по предрачуна Верховског та сума износила 1.750.000 динара.¹⁹ Велика разлика у прорачуну била је разлог да се обелодане махинације око скулптура, које су у наредним данима потресале јавност. Стијовић је донекле и разјаснио позадину целе афере. Наиме, њега је још 1931. године позвао тадашњи надзорни инжењер Живко Туцаковић да изради предрачун за четири камена лава, што је и урадио. Међутим, тада му је Гасталди сугерисао да се преварио у рачуну. Након месец дана, Стијовић је предао три различита модела лава који, као што је било познато, нису стигли до жирија. Док је радио те моделе, вајара је у атељеу у неколико наврата посећивао непознати господин који се представио као трговачки путник. Једном приликом му је дао цедуљу која се тичала увећања предрачуна, што је Стијовић одбио и о томе обавестио надзорне инжењере. Да је посреди била смицалица везана за цену израде скулптура, доказала је и изјава Петра Палавичинија пренета у истом чланку, који је поднео један модел и један цртеж, с предрачуном који је био близу Стијовићевог, и износио 700.000 динара. Модел му није био враћен, ни изнет пред жири.²⁰ Поводом скандала, Министарство грађевина је било саопштило да ће, након што се цела



Сл. 3. Николај Краснов, Мост виђешкој краља Александра Првој Уједињеног, Идејни пројекат за пилон бр 4. са лавовима, 1931. године (Архив Југославије)

Сл. 4. Николај Краснов, Мост краља Александра Првог. Фигуре лавова – 4 комада, детаљ, 7. 8. 1931. године (Архив Југославије)

ствар испита, утврдити услове конкурса за израду лавова или потражити друго решење за завршетак моста.²¹ Израда скулптура четири лава за Земунски мост подстакла је Удружење ликовних уметника да се обрати министру грађевина. У име Удружења, архитект Драгиша Брашован је захтевао да се убудуће уметнички радови не уступају предузимачима, већ да држава распише јавне конкурсе како би се радови поверили нашим најбољим уметницима.²² Расправа се била распламсала и дневне новине су редовно извештавале о догађајима који су пратили изградњу моста. Скупштина инжењерских комора из целе Југославије на састанку у Новом Саду захтевала је да се донесе закон о овлашћеним инжењерима и протестовала против ангажовања страних инжењера.²³

У полемику се путем дневних новина укључио и Илија Ж. Трифуновић, војвода Бирчанин, који је био за безусловну одбацивање, како је рекао, туђинских симбола лавова. Њихово усвајање за вечну стражу пред

престоницом представљало би националну срамоту. Предложио је нов скулптурални концепт за мост: постављање биста четворице војвода, главних краљевих помоћника који би изнад глава имали беле орлове као чуваре. Такође је сматрао да би широки слојеви југословенског народа били пресрећни да уместо лавова на пилонима моста виде четири колубарска вола краља Петра Ослободиоца.²⁴ Павле Церовић је одлучно одговорио војводи Бирчанину, истичући да су споменици доказ степена нашег културног и духовног развоја, па би питање избора уметничког објекта за мост требало препустити уметницима. О изреченом мишљењу да су лавови туђи симболи, подсетио је да су се њихове представе између осталог налазиле на нашим средњовековним грађевинама у форми чувара манастира, истичући притом пример Дечана, као и да се лав могао видети на грбу цара Душана.²⁵ Надмудривање војводе Бирчанина и Павла Церовића наставило се преко дневних новина. Бирчанин је остао при свом ставу и позвао све Југословене да се определе за националне симболе: беле двоглаве орлове, војводе и колубарске волове, а лавове цара Душана назвао новотаријама туђинског порекла.²⁶ Церовић је препустио естетски завршетак моста архитектурама, сматрајући да заслужне војсковође не смеју да служе као орнаментика пилона.²⁷

Мештровићев пројекат коњаника

Крајем 1933. изненада је дошло до промене скулптуралне декорација моста који је био симбол економског развоја Краљевине, а тиме и снаге државе и њеног монарха. Из идеолошких разлога је одлучено да се уместо лавова на мосту поставе четири велелепне коњаничке скулптуре историјских владара, а израда је била поверена омиљеном краљевом вајару Ивану Мештровићу.²⁸ У веома турбулентним годинама на политичком плану, овако конципиран нов мост представљао је идеалну позорницу за стварање јединственог националног идентитета. На њему би била овековечена четири владара: цар Душан и краљ Томислав, национални представници двају народа Краљевине Југославије – српског и хрватског, затим Твртко Први Котроманић, који би својом титулом краља Рашке, Босне, Далмације, Хрватске и Приморја симболично најавио краља Петра Првог Карађорђевића, првог владара Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца (сл. 7, 8). Уз подсећање на заједничке средњовековне корене народа Краљевине, оваква поставка прожимања старог и новог идентитета имала је пре свега функцију утемељења државотворне свести.

Мештровићева замисао била је грандиозна: владари су јахали крилате коње постављене на удвојеним стубовима високим двадесет два метра. Красновљеви пилони у оваквој поставци преузели би функцију постаментa, па је он започео измене првобитног пројекта. Подстакнути најавом реализације Мештровићевих скулптура, такође незадовољни стилском обрадом пилона с романичким и византијским елементима на, како је истакнуто, модерном ланчаном мосту, Удружење београдских ликовних уметника и београдска секција Удружења југословенских инжењера и архитеката током марта 1934. године одржали су низ састанака посвећених функционалним, архитектонским и уметничким решењима Моста краља Александра.

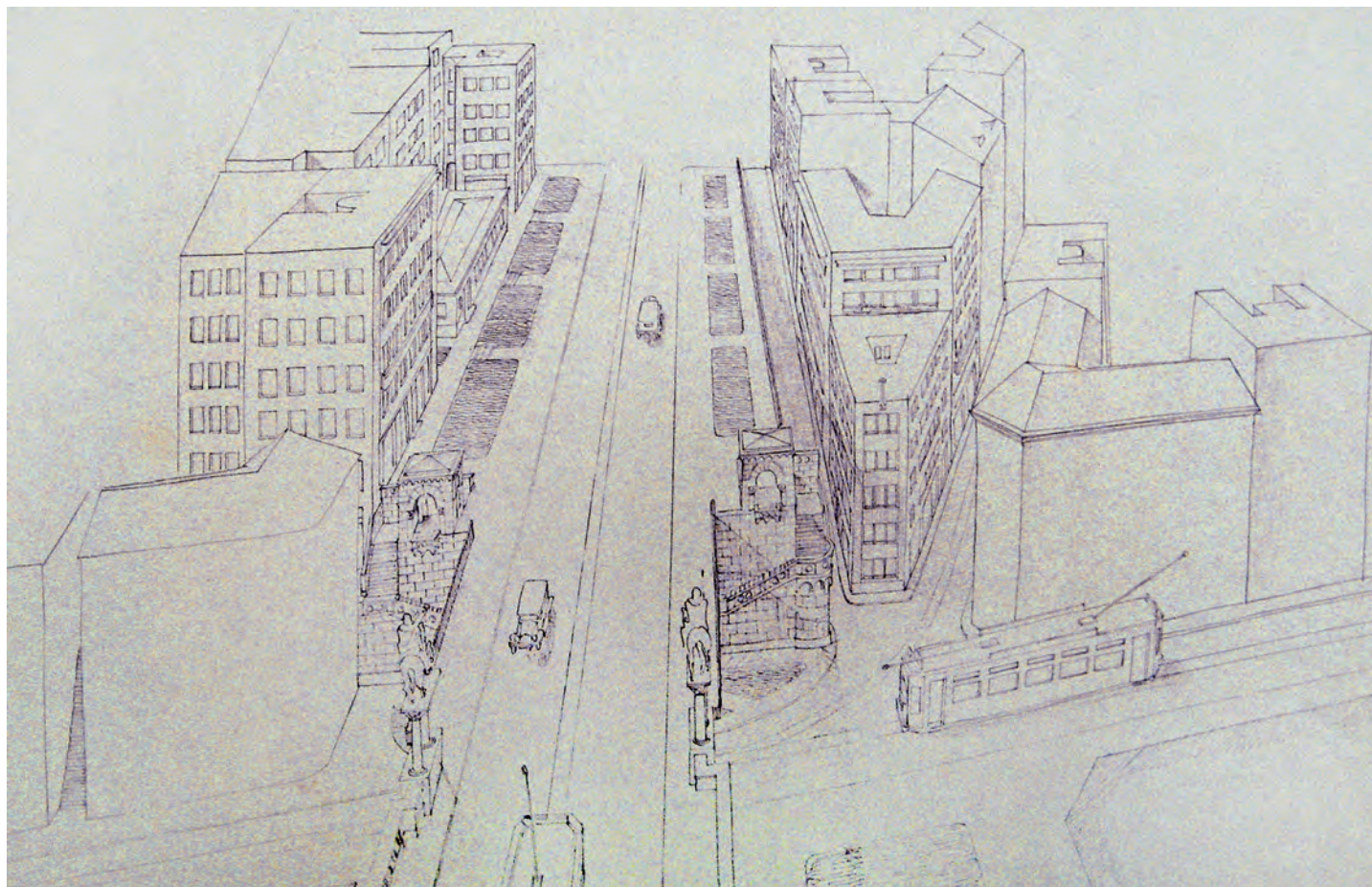
Дневне новине су с великим интересовањем и даље пратиле најновија дешавања. Архитект Драгиша Брашован је на првом састанку Удружења београдских ликовних уметника у свом реферату подсетио да су радови били подељени у три периода и да је њихова изградња вршена парцијално, тако да мост са естетске и архитектонске тачке нема целину и не може служити на понос југословенској престоници.²⁹ Потом је о развоју целог питања говорио др Бранко Поповић истичући да је архитекта Краснов из разлога штедње израдио пројекат пилона у византијском стилу, у лучним формама и филигранским радовима. Завршетак моста је предвиђен у *стилу лавова са манастира Дечана*, за шта су били израђени и пројекти лавова.³⁰ Након тога појавио се нов пројекат Ивана Мештровића, за који су се морали реконструисати већ изграђени пилони, тако да би извођење



Сл. 5. Ристио Ситијовић, Лав за Мост витешког краља Александра Првог Ујединитеља у Београду, конкурсни модел (Полиџика, 8. 3. 1933)

Сл. 6. Пећар Палавичини, Лав за Мост витешког краља Александра Првог Ујединитеља у Београду, конкурсни модел (Полиџика, 7. 3. 1933)

Мештровићеве замисли изнело 22.000.000 динара. У даљем излагању о функционалном аспект Мештровићевог дела, окарактерисао га је као нескулптурално и неархитектонско, јер би стубови висине двадесет два и пречника два метра носили коње високе десет метара, наглашавајући да би све то почивало на пилонима чија висина износи тринаест метара.³¹ *Правда* је пренела речи сликара Саве Поповића и Јована Бијелића, као и вајара Сретена Стојановића и Стаменка Ђурђевића. Већина присутних се сложила да послови морају да се



Сл. 7. Мост вишекоко краља Александра Првог
Ујединице са коњаницима Ивана Мештровића,
ситуациони план (Архив Југославије)

Сл. 8. Иван Мештровић, Коњаници за Мост вишекоко
краља Александра Првог Ујединице, нацрт
(Архив Југославије)



додељују путем конкурса, а нарочито су нагласили да су се исти све чешће поверавали странцима.

Исте новине су недељу дана касније известиле читаоце и о састанку београдске секције Удружења југословенских инжењера и архитеката. Још једном се чуло мишљење Драгише Брашована. Он се осврнуо на питање естетике висеће конструкције моста негирајући јој племенит архитектонски израз. Између осталог рекао је да би било боље да је носач са пешачке стазе могао да се спусти испод колосека да би се добила јасна перспектива горњег слободног колосека и пешачких стаза.³² Што се тиче носећих стубова моста арх. Николаја Краснова, Брашван је био искључив. Избор романо-византијског стила још једном је незадовољавајући. Нонсенс је погледати испод једне савремене возне конструкције

*сџубове са средњевековном архитџектџонском обрадом. Овде смеџају венци, конзоли, сџубиџи, лукови, џреџлеџи и розеџе.*³³ Архитект Раџко Татиџ је поставио проблем у шири контекст, наглашавајуџи да није у питању само украс моста, него је посреди урбанистички проблем. Он је захтевао расписивање конкурса за решење прилаза мосту, јер док то не буде ураџено, сматрао је да би свака декорација била депласирана. Ако држава издваја двадесет милиона за Мештровиџеве коџе, извесна сума се мора издвоџити за експроприацију и потом боље решити прилаз, био је категоричан Татиџ.³⁴ И на овом скупу, овога пута правеџи алузију на руске колеге, истакнуто је да страни инжеџери заузимају сва добро плаџена места у држави и да су тиме угрожена елементарна права наших стручњака.

Београдски лист *Време* је 17. марта објавио чланак о меморандуму и резолуцији београдске секције Удружења југословенских инжеџера и архитеката о Мештровиџевим коџаницима, у коџем су између осталог закључили да гвоздена конструкција искључује сваку декорацију која би умањила вредност њене логичне функције.³⁵ Они су тражили да се Мештровиџеве фигуре не изводе, захтевајуџи нов јавни конкурс коџи би решио архитџектонске, урбанистичке и уметничке проблеме моста. Очекивано, Иван Мештровиџ је, такоџе на страницама *Правде*, одлучно одговорио на критике колега у Београду, посебно пријатеља Бранка Поповиџа, и замерио да је у њиховим аргументима било више демагошког него стручног. Изнео је негативно мишљење о пилонима Николаја Краснова, рекавши да је желео да за посматрача, бар из даљине, *сџубови са мношџивом деџаља не деџују неџо само као џодножја*.³⁶ За разлику од Мештровиџа, Николај Краснов није учествовао у полемици. Неколико дана касније, опширним чланком у *Полиџици* Бранко Поповиџ још једном је упутио читаоце у ток радова на мосту и поновио своје ставове о Мештровиџевим коџаницима, посвећујуџи им веџи део излагања.

Ђурђе Бошковиџ је објавио критички осврт непосредно по пуштању моста у саобраћај.³⁷ Он је истакао да је овим мостом готово без замерке био решен главни проблем успостављања брзог саобраћаја између Београда и Земуна, чиме је језгро престонице најкраћом линијом везано за атар са друге стране реке. Гвоздена конструкција моста оставља изванредан утисак било да се посматра издалека или изблиза, рекао је Бошковиџ. Логично и искрено испољена конструкција одаје снагу и елеганцију, и ту хармонију су једино кварили носеџи камени пилони моста.³⁸ Гвоздени мост издалека ипак чини целину с пилонима, јер су они пропорционално и логично распореџени, што је свакако била заслуга инжеџера-пројектанта. Али, неко је желео да се пилони улепшају, па уместо снажне камене масе једноставних

линија видимо сџџне, бледе, болешљиве, деџенерисане визанџијске орнаменте – зџечене, смрвљене масом, величином и снаџом конструкција на коџима се и џод коџима се налазе. Управо је Бошковиџ изрекао најоштрију критику, надајуџи се притом да је мост последња грађевина у *џвоздено-визанџијском сџиљу*.³⁹ Срећна околност је била што су Мештровиџеви коџаници *оџџловили низ Саву*, не зато што они понаособ не би били уметничко дело или због њихове цене, нагласио је Бошковиџ, већ зато што изузетној гвозденој конструкцији Земунског моста нису потребни скулптурални украси.⁴⁰ Инжеџер Сабо Јелиџ, са друге стране, виђење моста изузео је из контекста историје уметности. Конструкција је, каже он, не само лепа и отмена, него и савршена. Представља мост и не треба да буде историјска галерија пластике, или храм старе, масивне архитектуре. Када се критикују инжеџерска дела, морају се познавати законитџике и динамике, технологија грађе и математика основних облика, јер се у хармонији тих фактора испољава *инжеџерска есџетџика*.⁴¹ Компаративним критеријумима традиционалне архитектуре не могу се оцењивати инжеџерска дела, закључио је Јелиџ.

Пуштање Моста у промет и његово рушење

Полемички тон у дневној штампи о Мосту витешког краља Александра Првог утихнуо је одједном крајем марта 1934. године. Већ крајем августа, *Полиџика* је објавила да је одлучено да се Мештровиџеви коџаници, уз реконструкцију већ изведених Красновљевих пилона, изграде у року од осам година.⁴² Међутим, после атентата на краља Александра у Марсељу 9. октобра 1934. године заоштрила се политичка криза у Југославији и као да се заборавило на пројекат коџаника. Мост је свечано био пуштен у саобраћај 17. децембра исте године, без лавова и без коџаника. Дан раније *Шџамџа* је подсетила београдску јавност на Мештровиџеве коџанике, питајуџи још једном Бранка Поповиџа и Петра Палавичинија да ли би тај пројекат ипак требало извести,⁴³ а на дан отварања моста пренела је мишљење вајара Томе Росандиџа, коџи је сматрао да строго конструисан мост од стране техничара не тражи никакво украшавање.⁴⁴

Висеџи мост витешког краља Александра Првог није био дугог века. У склопу одбрамбене тактике срушили су га наши инжеџери у рану зору 9. априла 1941. године. Бомбардовања Београда током Другог светског рата у потпуности су уништила челичну конструкцију, али су пилони у Карађорђевој улици и на левој обали Саве остали. Након рата овај монументални симбол Краљевине и омаж краљу Александру није био обновљен. Уместо тог, 1955. године је изграђен савремен мост на осигураним Красновљевим пилонима коџи су до данас задржали своју функцију степеништа за

пешаке (стубови 2 и 5), односно трамвајске чекаонице (стуб 4). Две године касније, у потпуности су уклоњени остаци Моста краља Александра.

Инжењер Ђорђе Лазаревић је исправно приметио да је грађење мостова грана културног стварања и да од конструкторске инвенције и степена научног развоја зависи успех у том домену примењене уметности.⁴⁵ Као што је у нашој средини обично бивало, градњу моста је пратио низ скандала о којима је писала штампа, водиле су се оштре полемике на састанцима Удружења уметника и Удружења југословенских инжењера и архитеката. Ставови заинтересованих стручњака поводом и током изградње моста у Београду испојили су се критички и проблемски. Настала је расправа о функционалним,

архитектонским и уметничким проблемима Моста витешког краља Александра Првог Ујединитеља, који су прерасли у експлицитно сукобљавање мишљења о естетским и идеолошким аспектима интерпретације савремене утилитарне грађевине, што је било карактеристично за период у којем је мост настајао, када је модернизам однео одлучујућу победу у нашој средини.

Александра Д. Илијевски,
историчар уметности
Филозофски факултет, Београд
ailjevs@f.bg.ac.rs

НАПОМЕНЕ:

- 1] О Мосту витешког краља Александра I Ујединитеља видети: Рајчевић 1987; Кадијевић 1994; *Истии* 1996; *Истии* 1997; Поповић 1997: 115–116, 128–129, 144; Ignjatović 2007: 360–367; Борозан 2011. Погледати обимну документацију о изградњи моста у: Архив Југославије, Министарство грађевина Краљевине Југославије, даље: АЈ, 62-1230 до 1249; АЈ, 62-435, збирка планова 601, 676, 691, 760.
- 2] Видети решења генералног плана Београда из 1932. године у: Максимовић 1980; *Истии* 1983.
- 3] *Време*, 19. 5. 1929: 5.
- 4] *Истии*.
- 5] „Батињол“ (1871–1968) је било француско предузеће и светски лидер у области изградње железница и јавних радова. Између осталог, градили су пруге и на Балкану. О томе видети: Bumel 1995.
- 6] „Гутехофнунгсхуте“ је била рударска и инжењерска компанија са седиштем у Оберхаузену. Током XX века постала је највећи произвођач машина и постројења у Европи. Од 1986. године носи име „МАН“. Централни магацин и управна зграда у Оберхаузену је антологијско дело архитекта Петера Беренса (грађено 1921–1925), које је данас претворено у музеј индустрије *LVR Industriemuseum*. О компанији видети: Bähr and Banken and Flemming 2008.
- 7] Укупни трошкови изградње моста износили су 179.856.175,90 динара, од чега би се око 67.500.000 динара (5.000.000 марака) за гвоздену конструкцију исплатило на рачун репарације од Немачке. За остатак је било предвиђено да се искористити кредит преко Државне хипотекарне банке до 1. априла 1935. године (А. А. 1930а; А. А. 1930б: 3).
- 8] О делу Николаја Краснова видети: Шкаламера 1983; Кадијевић 1994; *Истии* 1997.
- 9] *Политика*, 17. 5. 1931: 10.
- 10] *Нав. дело*, 24. 7. 1931: 5.
- 11] *Београдске олимпијинске новине* 1 (1933): 56–57.
- 12] АЈ-62-1230 Николај Краснов, Мост краља Александра I. Фигуре лавова 4 комада, 7. 8. 1931; АЈ-62-435, збирка планова 676.
- 13] АЈ-62-1230, Комисијски извештај, 14. 10. 1932.
- 14] *Истии*.
- 15] *Истии*.

- 16] АЈ-62-1230, Писмо Ђорђа Јовановића, 22. 2. 1933.
- 17] *Политика*, 6. 3. 1933: 7.
- 18] *Истии*; *Истии*: 7. 3. 1933: 5; 8. 3. 1933: 9.
- 19] *Истии*: 6. 3. 1933: 7.
- 20] *Истии*: 8. 3. 1933: 9.
- 21] *Истии*: 9. 3. 1933: 5.
- 22] *Истии*: 10. 3. 1933: 5.
- 23] *Истии*: 20. 3. 1933: 10.
- 24] Трифуновић 1933а: 6.
- 25] Церовић 1933а: 9.
- 26] Трифуновић 1933б: 9.
- 27] Церовић 1933б: 9.
- 28] Иван Мештровић је у својим мемоарима написао да је идеја да управо он изради коњичке статуе за мост у Београду потекла од самог краља Александра Првог Карађорђевића и да је невољно прихватио задатак. (Meštrović 1969: 199, 214–221)
- 29] Р., М. 1934: 8.
- 30] *Истии*.
- 31] *Истии*.
- 32] *Правда*, 10. 3. 1934: 13.
- 33] *Истии*.
- 34] *Истии*.
- 35] *Време*, 17. 3. 1934: 5.
- 36] Шкргић 1934: 5.
- 37] Бошковић 1935: 70–71.
- 38] *Истии*: 71.
- 39] *Истии*.
- 40] *Истии*.
- 41] Јелић 1934: 569.
- 42] *Политика*, 23. 8. 1934: 7.
- 43] *Штампа*, 16. 12. 1934: 2.
- 44] *Истии*: 17. 12. 1934: 11.
- 45] Лазаревић 1939: 21.

ЛИТЕРАТУРА:

- А., А. (1930a), Питање грађења моста Београд – Земун решено. Радови су уступљени француском друштву Batignolles и немачком предузећу Gutehoffnungshütte, *Време*, 10. 4: 3.
- А., А. (1930b), Грађење моста Краља Александра I и пута Београд – Земун, *Полијтика*, 10. 4: 3.
- Bähr, J. and Banken, R. and Flemming, T. (2008), *Die MAN: Eine deutsche Industriegeschichte*, München: C. H. Beck.
- Борозан, И. (2011), *Полијтика дијалога: мостови као конјактни симболи*, у: Наслеђе и дијалог : зборник радова [ЦД], ур. Димитријевић Марковић С. и Живковић Н., Београд: Завод за заштиту споменика културе града Београда.
- Бошковић, Ђ. (1935), Мост Београд – Земун, *Српски књижевни гласник XLIV* (Београд): 70–71.
- Burnel, A. (1995), *La Société de construction des Batignolles de 1914 à 1939: histoire d'un déclin*, Genève: Paris: Librairie Droz.
- Ignjatović, A. (2007), *Jugoslovenstvo u arhitekturi 1904–1941*, Beograd: Građevinska knjiga.
- Инжењери и техничари о Мештровићевим коњима, *Време*, 17. 3. 1934: 5.
- Јелић, С. (1934), Инжењерска естетика – Земунски мост, *Српски књижевни гласник XLII* (Београд): 566–569.
- Кадјевић, А. (1994), Прилог проучавању дела архитекте Николе Краснова у Југославији (1922–1939), *Саопштења XXVI* (Београд): 181–192.
- Кадјевић, А. (1996), Историја и архитектура Земунског моста краља Александра I Карађорђевића, *ПИНУС IV* (Београд): 7–19.
- Кадјевић, А. (1997), Рад Николаја Краснова у Министарству грађевина Краљевине СХС/Југославије у Београду од 1922. до 1939. године, *Годишњак рада Београда XLIV* (Београд): 221–255.
- Конкурс за пројекат новог моста Београд – Земун, *Време*, 19. 5. 1929: 5.
- Лазаревић, Ђ. (1939), Неколико запажања о мостовима данас, *Уметнички преглед I* (Београд): 21–23.
- Лавови београдских вајара у кавезу г. Гасталдија, главног инжењера на мосту, *Полијтика*, 7. 3. 1933: 5.
- Максимовић, Б. (1980), Вредности генералног плана Београда од 1923. године и њихово поништавање, *Годишњак рада Београда XXVII* (Београд): 239–270.
- Максимовић, Б. (1983), *Идеје и стварност урбанизма Београда 1830–1941*, Београд: Завод за заштиту споменика културе града Београда
- Meštrović, I. (1969), *Uspomene na političke ljude i događaje*, Zagreb: Matica Hrvatska.
- Мештровићеве коњанице биће постављени на земунском мосту. Прилазни радови за мост раде се ужурбано, али је ипак питање да ли ће бити на време готови, *Полијтика*, 23. 8. 1934: 7.
- На Земунском мосту биће постављена четири огромна камена лава, као стража, *Полијтика*, 6. 3. 1933: 7.
- Непознати господин који се интересује за лавове на Земунском мосту, *Полијтика*, 8. 3. 1933, 9.
- Поповић, М. (1997), *Хералдички симболи на београдским јавним зградама*, Београд: БМГ.
- Поново су отпочели интензивно радови на подизању земунског моста, *Београдске општинске новине I* (1933): 56–57.
- Прво треба решити урбанистички проблем и рашчистити прилаз Земунском мосту, па га тек онда украшавати, *Правда*, 10. 3. 1934: 13.
- Претставка удружења ликовних уметника, *Полијтика*, 10. 3. 1933: 5.
- Р., М. (1934), Да ли ће се на Земунском мосту поставити Коњанице г. Ивана Мештровића за које би имало да се плати 22 милиона динара, *Правда*, 3. 3: 8.
- Радови на мосту Београд – Земун, *Полијтика*, 17. 5. 1931: 10.
- Радови на Земунском мосту Краља Александра I, *Полијтика*, 24. 7. 1931: 5.
- Рајчевић, У. (1987), Коњанице за мост краља Александра I у Београду: један неизведени пројекат Ивана Мештровића, *Годишњак рада Београда XXXIV* (Београд): 209–222.
- Скупштина инжењерских комора из целе земље, *Полијтика*, 20. 3. 1933: 10.
- Случај са лавовима, *Полијтика*, 9. 3. 1933: 5.
- Треба ли мост краља Александра украсити Мештровићевим коњаницама. Мишљење г. Бранка Поповића и вајара г. Палавичинија, *Штампа*, 16. 12. 1934: 2.
- Треба ли мост краља Александра украсити Мештровићевим коњаницама. Мишљење г. Томе Росандића, *Штампа*, 17.12.1934: 11.
- Трифуновић, И. Ж. (1933a), Зашто баш лавови, *Полијтика*, 14. 3: 6.
- Трифуновић, И. Ж. (1933b), Да ли су Душанови лавови национални симболи?, *Полијтика*, 17. 3: 9.
- Церовић, П. (1933a), Да ли су лавови туђински симболи, *Полијтика*, 15. 3: 9.
- Церовић, П. (1933b), Да ли „Душанове новотарије“ могу бити наше?, *Полијтика*, 18. 3. 1933: 9.
- Шкаламера, Ж. (1983), Архитекта Никола Краснов (1864–1939), *Свеске ДИУС XIV* (Београд): 109–129.
- Шкргић, Н. (1934), Да ли ће се на Земунском мосту поставити Коњанице г. Ивана Мештровића. Г. Иван Мештровић одговара Удружењу југословенских ликовних уметника и Удружењу архитеката, *Правда*, 17. 3: 5.

A CONTRIBUTION TO THE STUDY OF THE ARCHITECTURE AND IDEOLOGY OF THE BRIDGE OF CHIVALRIC KING ALEXANDER I THE UNIFIER IN BELGRADE

The Bridge of Chivalric King Alexander I the Unifier across the Sava river, also known as Zemun Bridge (1929–34), was the first suspension bridge constructed in the Kingdom of Yugoslavia. It connected the capital city and Zemun and provided the major link for Belgrade's urban expansion onto the left bank of the river, which was one of urban planning priorities between the two world wars. A different and broader context to the bridge, more complex and ideological in nature, reflected, *inter alia*, in the symbolic unification of the Yugoslav nation, for centuries divided by the border along the Sava.

The piers and approaches to the bridge were constructed by the Paris-based Société de construction des Batignolles, while the Oberhausen-based company Gutehoffnungshütte was to manufacture the iron construction. Design of Piers 2, 4 and 5 was entrusted to Nikolai Petrovič Krasnov, a prominent Russian-born architect employed at The Architecture department of the Ministry of Construction, at the discretion of the minister. Krasnov met the specified requirements and clad the piers in rough-textured stone slabs and decorated them with a combination of Byzantine and Romanesque motifs. The initial idea for a triumphal arch at the right-bank entrance to the bridge was soon replaced by the idea of erecting four guard lion statues, and a commission was set up to that end. The lions of Dragomir Arambadžić, a sculptor, and Roman Verhovskoy, an architect, were rejected, while those of Risto Stijović and Petar Pallavicini were not even submitted to the commission for review, a fact that, once it became public, caused an outrage. The sculptural decoration of the bridge became the focus of public debate when a new project suddenly appeared, this time for four equestrian statues by the sculptor Ivan Meštrović. The statues of the riders, Emperor Dušan and Kings Tomislav, Tvrtko I Kotromanić and Peter I Karadjordjević, made the bridge the perfect stage for constitution of Yugoslav identity.

The architectural, aesthetic and ideological aspects of the Bridge of Chivalric King Alexander I the Unifier were largely identified during and after construction. Predictably enough, the construction was accompanied by a number of scandals, which were given coverage in the press, and heated debates at the meetings of the Association of Artists and the Association of Yugoslav Engineers and Architects, which involved architects, engineers, visual artists, journalists and others interested in urban planning and architectural issues. Professional opinions expressed in a critical and problem-oriented manner stirred up a discussion on functional, architectural and artistic problems, which escalated into an open clash of opinions over the aesthetic and ideological aspects of how to interpret a contemporary utilitarian structure, which was characteristic of the time in which the bridge was being constructed, the time when modern architecture won a decisive victory.

ILLUSTRATIONS

Fig. 1 Bridge of Chivalric King Alexander I the Unifier across the Sava river (1929–34)

Fig. 2 Bridge of Chivalric King Alexander I the Unifier, initial design concept for Pier 4 with a triumphal arch, a. front elevation, b. side elevation, 8/8/1930 (Archives of Yugoslavia)

Fig. 3 Nikolai Krasnov, Bridge of Chivalric King Alexander I the Unifier, Design concept for Pier 4 with lions, 1931 (Archives of Yugoslavia)

Fig. 4 Nikolai Krasnov, Bridge of King Alexander I: lion statues – 4 figures, detail, 7/8/1931 (Archives of Yugoslavia)

Fig. 5 Risto Stijović, Lion for the Bridge of Chivalric King Alexander I the Unifier, competition entry (*Politika* 8/3/1933)

Fig. 6 Petar Pallavicini, Lion for the Bridge of Chivalric King Alexander I the Unifier, competition entry (*Politika* 7/3/1933)

Fig. 7 Bridge of Chivalric King Alexander I the Unifier with equestrian statues by Ivan Meštrović, situation plan (Archives of Yugoslavia)

Fig. 8 Ivan Meštrović, Equestrian statues for the Bridge of Chivalric King Alexander I the Unifier (Archives of Yugoslavia)